NUMER ZAWIERA: „Ford w Polsce", „Szosy w Małopolsce", Międzynarodowe kupony benzynowe, Poradnik Automobilisty, „Problem racjonalnego oświetlenia", „O typ idealnego samochodu", — Wystawa w Glasgow, „Dlaczego Ford obniżył ceny", — Porady prawne, — „Modelarstwo lotnicze".

TYGODNIK AUTO MOBILISTY i A LOT NIKA

30 GR.

WYCHODZI WE WTORKI

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Szkolna 8, tel. 85-68. P.K.O. 16,940.

DĄBROWA GÓRNICZA—GDYNIA—KATOWICE—LWÓW—LUBLIN—POZNAŃ—PŁOCK—RÓWNE—STANISŁAWÓW—WILNO.

Rok II | 26 listopad 1929 r. | Nr. 48 (76)

FORD W POLSCE.

Krótka, raczej z obowiązku kronikarskiego, niż z zainteresowania się sprawą płynąca wzmianka niektórych pism codziennych doniosła, iż Ford Motor Company otrzymało zezwolenie na budowę montowni w Gdyni.

* * *

Dzieje rozwoju automobilizmu w Polsce podzielić można na trzy okresy. Pierwszy z nich to okres powojenny, w którym niewielka liczba samochodów, ściśle łączyła się z minimalnym zainteresowaniem społeczeństwa automobilizmem, uważanym za jedynie dla najbogatszych, dostępny luksus.

Niewielka liczba firm branży samochodowej panuje podówczas bezapelacyjnie na rynku. Firmy, dobrze notowane w opinji społeczeństwa, jakkolwiek nie rozwijają się, nie mniej jednak mają zapewnioną egzystencję i zbyt w granicach ówczesnej pojemności rynku.

Ten pierwszy okres rozwoju automobilizmu w Polsce kończy się nagle, raptownie, z chwili ukazania się na ulicach Warszawy pierwszej dorożki samochodowej. Przemysł dorożkarski i masowa pogoń za pewnym środkiem zarobkowania, wywołują kolosalne ożywienie na rynku samochodowym. Bezkrytyczne naśladownictwo pociąga firmy i jednostki do handlu samochodami. Tworzy się cały szereg przedstawicielstw samochodowych, gdy jednak firmy stare i dobrze w opinji społeczeństwa notowane (Ford, Renault, Fiat) prawie chronicznie stoją bez wozów, gdy w tych firmach klientela walczy o prawo pierwokupu wozu, firmy nowe społeczeństwu nieznane, rozpoczynają intesywną i opartą o silną reklamę rozgrywkę o klijenta. Równocześnie fabryki zagraniczne zdradzają zainteresowanie się rynkiem polskim.

Anormalny drugi okres rozwoju automobilizmu kończy się tak szybko, jak szybko przyszedł. Może nie tak nagle, nie tak raptownie — nie mniej jednak szybko. Rozpoczyna się okres trzeci, trwający dziś jeszcze, okres normalnego rozwoju automobilizmu w Polsce.

* * *

Tak, jak cechą charakterystyczną drugiego okresu rozwoju automobilizmu była walka o klienta, tak cechą charakterystyczną okresu trzeciego jest zrozumienie przez firmy zagraniczne, w szczególności zaś przez firmy zamorskie, że Polska jest nie tylko pierwszorzędnym konsumentem, lecz krajem, w którym doskonale kalkuluje się produkcja. Pierwszym. który z tej doniosłej prawdy zdał sobie rację, był jeden z wielkich samochodowych koncernów amerykańskich. Rozporządzając kolosalnemi środkami materjalnemi i rzucając nieproporcjonalnie wielkie sumy na reklamę, koncern ten usiłował wstępnym bojem zdobyć rynek polski bezapelacyjnie. Trzeźwa opinja społeczeństwa polskiego i pewne zasadnicze błędy polityki handlowej sprawiły, że zamierzenia koncernu nie ziściły się. Bolesnym jednak skutkiem pierwszej w Polsce montowni zagranicznej był odruch całego szeregu innych fabryk, które, dopatrując się w braku krajowej produkcji pewnego rodzaju naszej bezsilności, rzuciły się na rynek polski z najszczerszym zamiarem pokrycia go sieciami swoich lokalnych wytwórni i ostatecznego zawładnięcia nim. Nie od rzeczy będzie podkreślić tutaj krańcową i nigdzie chyba w innych państwach niespotykaną karygodną obojętność społeczeństwa polskiego, odczuwającego niczem nie uzasadnioną awersję do wszystkiego, co nosiło na sobie pieczęć produkcji polskiej i z pietyzmem odnoszącego się, do najgorszej tandety zagranicznej i amerykańskiej, byle by tylko na imię jej było „6 cylindrów". Szczęściem w nieszczęściu był jednak ogólny układ warunków, które nie pozwoliły i dotychczas nie pozwalają obcemu przemysłowi na całkowite zawładnięcie rynkiem polskim. Niewidoczna może zaś, ale stale trwająca walka o rozwój krajowego przemysłu samochodowego w skuteczny sposób odrywa myśl społeczeństwa polskiego od całkowitego zaprzedania się produkcji zagranicznej.

W tych warunkach na zasadzie zezwolenia, udzielonego przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu, ma wkroczyć na rynek polski Ford.

* * *

Z całego szeregu artykułów moich, zamieszczonych w prasie samochodowej, znają Czytelnicy stosunek mój do przemysłu krajowego i do wytwórni zagranicznych, czynnych lub reprezentowanych na rynku polskim. Logiczną konsekwencją tego stosunku byłby artykuł, potępiający decyzję Pana Ministra Przemysłu i Handlu. Jeżeli jednak chodzi o Forda, to przedewszystkiem, znając jego zasady handlowe, wiemy, iż nie wstydzi się on tego, że samochód jego jest samochodem produkcji amerykańskiej, co już wyklucza możność podszywania się go pod firmę krajowego wyrobu. Taka, zgodna z duchem amerykańskiej polityki handlowej prawdomówność, już mogła by zapewnić Fordowi sympatję społeczeństwa polskiego. Dalej, niezmiernie doniosłej wagi jest fakt, że Ford uruchamia swoją montownię w Gdyni, która niewątpliwie zyska z tego powodu wiele. Wreszcie przypuszczać należy, iż Ford nauczony smutnym doświadczeniem swoich poprzedników na rynku polskim, unikać będzie ich błędów.

W stosunku do zamierzonego uruchomienia montowni w Polsce nie zajmujemy *żadnego*, oprócz wyczekującego stanowiska. Wierzymy jednak, iż nie będzie ono powodem dalszych naszych rozczarowań. *Bolesław J. Kachel.*

O koncesje autobusowe.

Ministerjum robót publicznych opracowało ostatnio projekt ustawy o „przedsiębiorstwie autobusowem" i przesłało go do zaopinjowania izbom przemysłowo-handlowym.

Nowy projekt wprowadza w dotychczasowych stosunkach zasadniczą zmianę, gdyż zamiast systemu rejestracji autobusów nakłada obowiązek koncesyjny. Koncesje mają być zasadniczo 10-letnie, a w razach wyjątkowych, jeśli koncesjonarjusz podejmuje się utrzymania, lub zbudowania drogi (szosy) — 20-letnie.

Projekt wyróżnia w sposób specjalny pewną kategorję koncesjonarjuszów: sejmiki. One to mają pierwszeństwo przy ubieganiu się o koncesję autobusową i dopiero za niemi stoją przedsiębiorcy-specjaliści, którzy w komunikacji autobusowej mają nieraz kilkunastoletnie doświadczenie... Tym sposobem starano się w jednym ręku zjednoczyć eksploatowanie szos i ich budowę, zapominając jednak o tem, że u nas znaczna większość szos wogóle, a ważnych szos w szczególności, utrzymuje państwo, przez ministerjum robót publicznych...

Ponadto na przyszłych koncesjonarjuszów autobusowych nałożono obowiązek ubezpieczania pasażerów i ładunków, przewożenia na niektórych odcinkach poczty i przestrzegania rozkładu jazdy.

Projekt powyższy, mający, prócz tych najważniejszych cech, wiele balastu formalistycznego, nie wywołał, jak dotąd, w żadnej izbie zbytniego entuzjazmu. Przeciwnie, już obecnie dają się słyszeć głosy, że system koncesyjny nie zapewni komunikacji autobusowej niezbędnych walorów, jak jej nie zapewnił rejestracyjny. Istnieją ponadto obawy, że nowy projekt, krępujący jeszcze bardziej inicjatywą prywatną, utrudni otwieranie nowych linji, gdy bowiem rejestracja autobusu ciągnęła się nieraz miesiącami, to uzyskanie koncesji może trwać lata.

Jednakże projekt, mimo tych i niektórych innych zastrzeżeń, ma myśl zdrową i po pewnem przekształceniu może się okazać pożytecznym. Bardzo dobrze pomyślaną jego cechą jest oddanie w eksploatacje szos tym, którzy je budują i konserwują, dotąd bowiem jedni (państwo i samorządy) łożyli na nie pieniądze, inni zaś eksploatowali je, niszczyli i ciągnęli z nich zyski. Nic dziwnego, że szosy nasze, mimo pewnej poprawy w ostatnich latach, przedstawiają się przeważnie nieszczególnie.

Idea „samowystarczalności" szos jest dotąd na całej kuli ziemskiej mrzonką, bowiem szosy przynoszą ogółowi korzyści wprawdzie olbrzymie, ale niejako uboczne. Nie mniej każdy krok, dążący do częściowego choćby usamodzielnienia szos w dziedzinie gospodarki finansowej, powitać należy z uznaniem. Państwo (jak zresztą samorządy) może i powinno dokładać do szos, ale musi z nich czerpać jakieś stałe dochody. Dochodów tych niewolno pod żadnym pozorem używać na jakieś inne cele, ale nie należy się również łudzić, że okażą się one dostateczne do utrzymania ruchliwych szos w dobrym stanie, lub, tem bardziej, do budowy nowych.

Tymczasem w projekcie ministerjum robót publicznych przejawia się to złudzenie w ustępie, w którym mowa jest o 20-letniej koncesji, wzamian za wybudowanie nowej szosy. Jest to nieporozumienie! Wyobraźmy sobie, że ktoś ma zamiar uruchomić autobus na jakimś, przypuśćmy, 25-kilometrowym odcinku, na którym niema szosy. Czeka go tedy wydatek, licząc po 100.000 zł. za kilometr mac'adamu, przynajmniej 2½-miljonowy. Wliczając w to koszt nabycia dwu odpowiednich maszyn (bo nieodpowiednie nie powinny być wogóle tolerowane) i inne wydatki, związane z uruchomieniem linji, czeka go na wstępie wydatek około 3 miljonów. Wliczając koszta eksploatacyjne i konieczność remontów szosowych, potrzebnych przy mac'adamie przynajmniej co 4—5 lat, widzimy, że nasz *lekkomyślny przedsiębiorca* musiałby zaprzepaścić kapitał przynajmniej 3 i pół miljona, aby wzamian po 20 latach zarobić brutto... 2 miljony.

Jeżeli będziemy nadzieją rozwoju komunikacji autobusowej w Polsce opierali na naszych miljonerach, to czeka nas srogi zawód. Jeżeli, notabene, będziem yszukali miljonerów, którzyby chcieli połowę swych kapitałów darowywać sejmikom, lub państwu, czeka nas klęska, bo takich filantropów niema.

To są słabe strony projektu o przedsiębiorstwie autobusowem. *V. B.*

(Kur. Warsz. 22-XI 29 r.)

..Od... do.

Szybkość jest to stosunek drogi, przebytej przez poruszające się ciało do czasu, w jakim droga została przebyta.

Od najdawniejszych czasów dążeniem człowieka, było przebycie jaknajdłuższej drogi w jaknajkrótszym czasie, jednak tysiące lat nie pozwoliły mu na osiągnięcie jakichś specjalnych rezultatów szybkości. Siłą pociągową było zwierzę lub mechanizm, jednak szybkość od czasów prahistorycznych do Stephensona wahała się zawsze w pewnych, niewielkich granicach.

Gdy jednak przed stu laty Stephenson skonstruował wóz parowy, zdolny do osiągnięcia dwakroć większej szybkości, niż zaprzężona w konie karetka pocztowa, stanął on oko w oko z nieprzychylną mu opinją, wątpiących i wyśmiewających go. Najwyższa szybkość, jaką maszyna Stephensona mogła była osiągnąć, nie zapierała najwidoczniej tchu, czytamy bowiem, iż, gdy ukazywała się na ulicach, to, zgodnie z przepisem, biegł przed nią specjalnie do tego celu przeznaczony urzędnik, trzymający w ręku ostrzegawczą czerwoną chorągiewkę i pilnujący porządku.

W ostatnim jednak stuleciu, pojęcie szybkości uległo wprost rewolucyjnej zmianie i dziś rekord powietrza 500 klm./godz., Segrave za kierownicą swej „Złotej Strzały" pokrywa 372 klm./godz., ostatnio zaś Henne osiąga najwyższą szybkość, jaką kiedykolwiek udało się uzyskać na motocyklu — 216.87 klm./godz.! Człowiek z czerwoną chorągiewkę przeszedł do historji.

Rezultat Hennego jest przedewszystkiem wielkim tryumfem techniki smarowania. Jeśli bowiem chodzi o pojazd, którego silnik chłodzony jest powietrzem, gdzie zwiększonej szybkości odpowiadają bardzo wysokie temperatury pracy, które skutecznie zwalczać należy, aby osiągnąć najwyższą sprawność maszyny, to zagadnienie smarowania, postawić należy bezwzględnie na pierwszym planie. Henne zastosował do smarowania swego motocykla Gargoyle Mobiloil „Aero D", zaś Vacuum Oil Company wpisało do złotej księgi swych światowych zwycięstw jeszcze jedną piękną kartę.

Nowe zwycięstwo ludzkości w walce z przestrzenią i czasem jest faktem. A gdyby krzywą wykresu osiąganych w ostatniem stuleciu szybkości odpowiednio przedłużyć, nie trudno będzie dojść do wniosku, że nasze prawnuki śmiać się będą z osiąganych dziś szybkości tak, jak śmiejemy się dziś my z historycznego człowieka z czerwoną chorągiewką.

MODELIŚCI przyspasabiajcie się do Konkursu Modelarstwa Lotniczego.

Wysoki poziom obsługi samochodu w Ameryce.

Cały świat, śledzi z uwagą organizacje automobilizmu w Ameryce i o ile to jest możliwe, stara się przyswoić metody amerykańskie. Niezwykle ciekawą i ze wszech miar ***godną naśladowania***, jest amerykańska organizacja obsługi samochodów. Obsługa samochodów stoi w Ameryce na bardzo wysokim poziomie, gdyż samochód tam stal się sprzętem powszechnego użytku i można powiedzieć, że w Ameryce w najbliższym czasie nie będzie już rodziny, któraby nie posiadała samochodu. Po całym kraju są rozrzucone liczne warsztaty do naprawy pojazdów mechanicznych. Zwrócono specjalną uwagę, na wyposażenie i zorganizowanie warsztatów tych w ten sposób, by naprawa mogła być wykonana jaknajrychlej. Z tego też względu spotykamy warsztaty, naprawiające samochody wyłącznie jednej określonej marki: Fordy, Chevrolety, i t. d. Na drogach znajdują się specjalne telefony umieszczone na słupach telegraficznych, przeznaczone do użytku automobilistów, którzy mogą zażądać telefonicznie pomocy w razie wypadku, lub uszkodzenia samochodu. Pozatem po drogach kursują stale liczne motocykle i samochody, zaopatrzone w części zapasowe i narzędzia do naprawy uszkodzonych pojazdów. Bardzo praktyczne i dogodne są tak zwane ***service-station***, do których może zajechać samochód o każdej porze dnia i nocy, celem natychmiastowego oczyszczenia i ewentualnie szybkiej naprawy. Stacje te staly się koniecznością dla Amerykanina, gdyż zazwyczaj niema on kierowcy, a częstokroć i garażu, brak zaś czasu nie pozwala mu na zajmowanie się czyszczeniem i smarowaniem swego pojazdu. W stacjach tych czyszczenie pojazdów odbywa się ***nadzwyczaj szybko*** i za znikomą opłatą. Należy wyrazić nadzieję, że i u nas znajdą się przedsiębiorcy, którzy zorganizują podobne praktyczne urządzenia, gdyż z rozwojem automobilizmu wzrasta ilość kierowców amatorów, którzy chętnie korzystaliby z podobnych urządzeń.

Obmycie samochodu w service station trwa 15 min. kosztuje 1 dol., nasmarowanie wozu trwa, również 15 minut i kosztuje drugiego dolara. Należy zaznaczyć, że dolar w Ameryce — w stosunku do polskich cen — wynosi mniej niż 1 zlp.

Niektóre stacje, posiadają specjalne restauracje, w których automobilista może zaczekać na oczyszczenie i nasmarowanie wozu. Częstokroć stacje te posiadają składy, części zapasowych i narzędzi samochodowych. A także znajduje się stacja benzynowa i smarów. Bardzo ***ciekawą jest organizacja pracy,*** przy tak szybkim oczyszczaniu i smarowaniu samochodów. Samochód wjeżdża na okrągły pomost po którym wolno posuwa się, przechodząc po kolei od jednej grupy robotników do innych specjalistów, którzy niezwykle szybko i sprawnie wykonują całą pracę. Oczyszczanie z brudu i skrzepniętego smaru, odbywa się przy pomocy strumienia gorącej pary. Resztki brudu są usuwane przez wymycie gorącą wodą z mydłem. Następnie samochód trafia pod strumień gorącego powietrza, w którym zostaje osuszony. Kurz z miękkich poduszek zostaje wyssany, przy pomocy specjalnych odkurzaczy. Cała praca jest rozłożona na 15 czynności: każdą z tych czynności wykonywuje 3-ch robotników. Każda partja robotników, ma wyznaczoną swoją pracę 3 min. czasu.

Smarowanie podwozia, odbywa się w sposób analogiczny. Samochód wjeżdża na podwyższoną platformę. Strumieniem pary, zostają wytłuszczone resztki starego smaru z łożysk, skrzynki biegów i wszystkich kanalików. Następnie wtłacza się smar świeży.

Opisane urządzenia nie tylko ułatwiają pracę kierowcy, lecz przyczyniają się w ogromnej mierze do prawidłowej konserwacji samochodu.

Wzór amerykański powinien ***znaleźć w Polsce naśladowców***, zrobią oni na tem dobry interes, a jednocześnie przyczynią się do rozwoju automobilizmu w kraju.

Lotniczy silnik spalinowy.

W Szwecji, inżynier Hesschman dokonał ostatecznej próby, wynalezionego i skonstruowanego przez siebie, lotniczego silnika spalinowego, do którego użył oliwy, jako paliwa. Szczegóły konstrukcji *trzymane są w tajemnicy*, chociaż wiadomo już, że patent na budowę nowego silnika został wykupiony *przez kilka państw*, i że zawiązały się liczne towarzystwa dla eksploatacji tego wynalazku, który zapewnia 50 proc. oszczędności paliwa i zmniejsza do minimum niebezpieczeństwo pożaru.

ZGŁASZAJCIE się do KONKURSU.

Międzynarodowe kupony benzynowe.

Zagranicą powstał projekt wypuszczenia, przez większe rozdzielnie benzyny, międzynarodowych kuponów benzynowych; względnie książeczek z kuponami na benzynę. Myślą przewodnią tego projektu, było zaoszczędzenie turystom straty czasu, wynikającej z płacenia należności za benzynę, oraz usunięcie konieczności zabierania z sobą większej gotówki. Pomysł ten urzeczywistniono już w Stanach Zjednoczonych i cieszy się tam powszechnem powodzeniem. Częściowo go również urzeczywistniono i w Austrji, gdzie firma Shell wydaje takie właśnie kupony na benzynę, ważne na terenie Austrji.

Wychodząc z założenia, że kupony benzynowe są celowe w jednym kraju, dlaczegoby je nie można było *umiędzynarodowić?* Wielkie wytwórnie benzynowe, mają swe reprezentację prawie we wszystkich krajach kuli ziemskiej, jeżeli zaś chodzi o naszą maleńką Europę, to takie urządzenie kuponowe napewno nie napotka na wielkich trudności.

Przed udaniem się w drogę, turysta może nabyć w Warszawie książeczkę z kuponami, ważnemi na te państwa przez które ma zamiar przejeżdżać. Podróże kontynentalne byłyby w znacznym stopniu przyspieszone, gdyby nie zachodziła potrzeba ciągłej zmiany gotówki na każdej granicy. Turysta zaś, nie znający języka danego kraju, nie traciłby bezużytecznie ogromnej masy czasu, na denerwujące przerzucanie słownika kieszonkowego, celem wypowiedzenia się np. po bułgarsku — „potrzebuję 20 litrów benzyny".

Niebezpieczeństwo podrabiania kuponów benzynowych jest minimalne. Kupony mogą być drukowane na wzór czeków, tak *aby było je trudno podrobić*, Zresztą można zabronić odsprzedaż kuponów osobom prywatnym i zabieranie ze sobą benzyny w jakichkolwiek naczyniach, za wyjątkiem oczywiście zbiorników samochodowych.

Ponadto kupony takie przyczynią się w znacznym stopniu do stabilizacji cen benzyny, z drugiej zaś strony kierowcy będą używać stale jeden gatunek benzyny, co w znacznym stopniu przyczyni się do przedłużenia życia silnika.



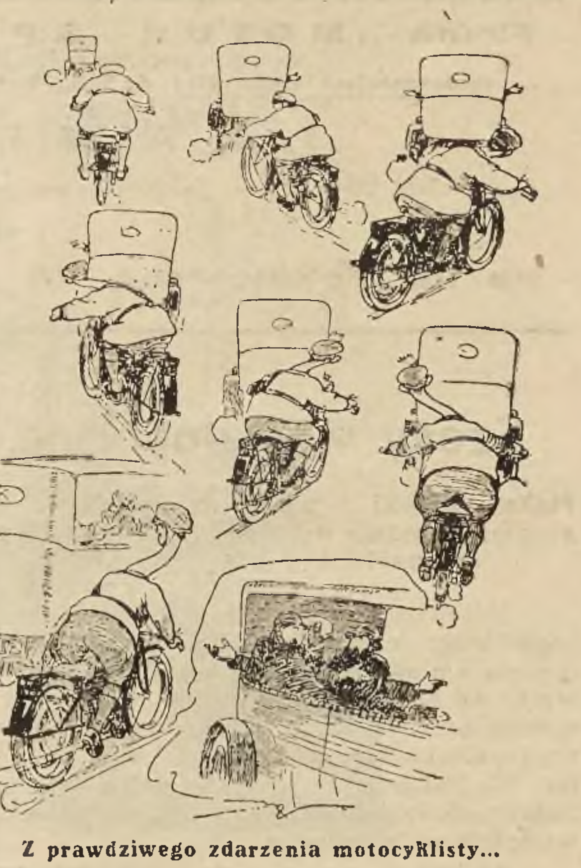
„...zaraz, zaraz — do licha! — jakżesz tam w waszym języku — potrzebuję dwadzieścia litrów benzyny...".

Dlaczegóżby jedna z przodujących rozlewni benzyny, nie wprowadziła pomysł ten w życie? Wszak system taki byłby dla niej pod każdym względem korzystny, biorąc pod uwagę zwiększoną ilość odbiorców, zwiększony odbiór, i znacznie mniej skomplikowane czynności stacji benzynowych.

12-cylindrowy samochód.

Z Studgartu donoszą, iż jedna z wirtemberskich fabryk samochodowych, rozpoczęła jako pierwsza budowę samochodów, zaopatrzonych w silniki 12-cylindrowe. Silnik ten został skonstruowany na podstawie doświadczeń uzyskanych z typu 12-cylindrowego silnika, wbudowanego w Zeppeliny i już w najbliższym czasie pierwsze wozy tej nowej serji ukażą się na rynku. Przeprowadzone dotychczas jazdy próbne z nowymi wozami wypadły podobno bardzo dobrze.

Jak wiadomo, dotychczas zastosowano silniki o większej ilości cylindrów tylko w lotnictwie.



Z prawdziwego zdarzenia motocyklisty...
(„Motor").

Dlaczego Ford obniżył ceny?

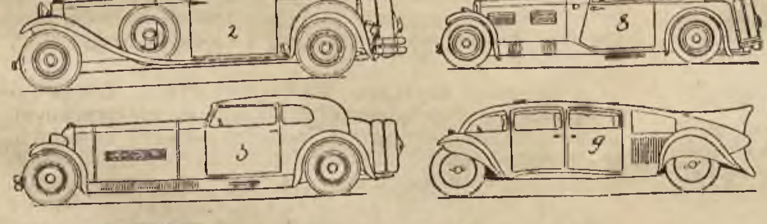
Ford Motor Company w Ameryce, obniżyła w znacznym stopniu ceny na swe samochody. Zniżka ta została spowodowana ogromną konkurencją innych fabryk samochodowych i Ford postanowił postąpić wg. dawnych metod. Czy fakt ten odbije się na naszym rynku samochodowym, narazie przewidzieć nie możemy.

Olej z węgla.

Prace nad wydobywaniem oleju z węgla, zostały uwieńczone pomyślnym skutkiem o tyle, że wynaleziono aż 26 sposobów otrzymywania oleju z węgla. Narazie jednak jeszcze nie ustalono, który z tych sposobów jest najdogodniejszy i najekonomiczniejszy.

O idealny typ samochodu sportowego.

Angielski „Motor", ogłosił ankietę na temat: jaki powinien być najidealniejszy typ samochodu sportowego. Ankieta ta wywołała wśród czytelników „Motoru" zrozumiałe zainteresowanie, dowodem tego, był cały szereg odpowiedzi, mniej lub więcej zasługujących na uwagę. Przypuszczając, że problem ten zaciekawi również i czytelników „Autolotu", podajemy najciekawsze i najorginalniejsze pomysły i projekty:



Projekt 1. Nadwozie: dwudrzwiowe coupé sportowe Weymanna; ściśle przystosowane błotniki typu rowerowego; obszerny kufer na bagaż z tyłu samochodu, do którego można przymocować jedno lub dwa koła zapasowe; całkowita długość wynosić powinna 6 m., wysokość zaś około 2 m. Silnik: — 6-o cylindrowy, o pojemności 6,5 l.

Projekt 2. Nadwozie: karoserja Weymann'a, o powłoce metalowej; siedzenia pneumatyczne, przyczem siedzenie kierowcy do przesuwania; najwyższa szybkość — 155 km./godz. Silnik 8-io cylindrowy o mocy 50 KM.

Projekt 3. Sam rysunek — bez komentarzy.

Projekt 4. Silnik Bentley o pojemności 4, 5 l.; nadwozie cztero-drzwiowe coupé sportowe z ruchomym dachem i kufrem na bagaż z tyłu.

Projekt 5. Zasadniczo nie różni się od projektu 1. Koła tarczowe. Zbiornik na benzynę w tyle samochodu.

Projekt 6. Silnik Renault o mocy 45 KM. Przesunięcie kierownicy w stronę rozdzielnicy, zapewnia większą swobodę ruchów kierowcy. Dwa kufry — jeden przed kołem zapasowem i jeden na bagażniku. Najwyższa szybkość — 185 km/godz.

Projekt 7. Silnik Mercédès - Benz o mocy 38-250 KM. Błotniki typu rowerowego. Koła drutowe. Duża przestrzeń na bagaż.

Projekt 8. Silnik sześcio-cylindrowy Bentley'a, nadwozie konstrukcji Weymann'a.

Projekt 9. Pojemność 3 l. Karoserja sześcio-osobowa, przyczem cztery siedzenia znajdują się między osiami. Zakończenie samochodu, posiada kształt rybiego ogona, który ma nie dopuścić do ślizgania się podczas nader szybkiej jazdy, do jakiej samochód ten jest zaprojektowany.

Projekt 10. Silnik o pojemności 5 l. i o podwójnym rozrządzie górnym i podwójnym zapłonie. Mechanizm kierowniczy syst. De Lavaud. Bardzo długie resory z amortyzatorami wstrząsów, regulowanemi z siedzenia kierowcy. Szybkość maksymalna 170 klm./godz.

Projekt 11. Silnik Bentley o pojemności 6, 5 l. Błotniki typu rowerowego. Zbiornik na benzynę o pojemności 150 l. Dwa zapasowe koła w tyle samochodu i dwa w schowkach pod przedniemi siedzeniami. Najwyższa szybkość — 170 km/godz.

Projekt 12. Resory przednie syst. Lancia, skombinowane z ćwierć-eliptycznemi resorami tylnemi Bugatti, uzupełnionemi stabilizatorem Adex i amortyzatorami wstrząsów Newtona, na wzór sam. Minerwa i Exelsior. Silnik 8-io lub 12 cylindrowy.

WYSTAWA w GLASGOW.

8-go listopada została otwarta doroczna Automobilowa Wystawa Szkocka w Glasgow. Ceremonji otwarcia dokonał mjr. H. Segrave w obecności wielu wybitnych osobistości. Na wystawie znajduje się około 100 stoisk samochodów z których duża część jest, pochodzenia szkockiego. Charkter Kelvin Hall różni się pod wieloma względami od Olimji. Najwięcej wystawiono samochodów popularnych i uwzględniono jedynie najbardziej praktyczne strony nowych, konstrukcji. Zewnętrznie wystawa, umieszczona w specjalnie do tego celu przeznaczonym budynku, zwanym Kelvin Hall, przedstawia się dość imponująco i jest jakby uzupełnieniem Wystawy Olimpijskiej. Cała Wystawa zasadniczo dzieli się na dwa działy: dział I — podwozia i dział II — karosorje. Ponadto stoiska samochodowe, malowniczo udekorowane, przeplatane są stoiskami akcesorji samochodowych.

Odbudowa dróg włoskich.

Biorąc pod uwagę fakt, że ogromna większość turystów omija starannie Włochy ze względu na szalenie złą opinją dróg włoskich, rząd włoski przedsięwziął energiczne kroki celem, odbudowania dróg. Został utworzony specjalny departament drogowy, który ostatniej zimy zaczął opracowywać plan odbudowy szos. Plan ten obejmuje okres pięcioletni, przyczem wszystkie drogi zostały podzielone na 5 sekcji, z których każda ma być wykończona w ciągu jednego roku, i każda obejmuje drogi ogólnej długości 8.000 km. Po wykończeniu robót można będzie przejechać wspaniałą szosą z Nicei do Sycylji, podczas gdy od Rzymu promieniować będą wspaniałe autostrady w wszystkich kierunkach kraju.

Wodno-lądowy samochód.

W Stanach Zjednoczonych, został skonstruowany samochód, przystosowany do jazdy lądowej i wodnej. Samochód ten jeździł jakiś czas po ulicach Winnipeg, a następnie odbył 100 km. podróż po jeziorze Manitoba. Samochód ten został skonstruowany specjalnie dla potrzeb rybołówstwa.

(Koresp. wł.).

Szosy w Małopolsce.

Piękne widoki i paskudne wyboje. — Niepochlebne mowy o przodkach. — To co jest na mapie, i w rzeczywistości.

Małopolska dla automobilistów z innych części kraju, jest zupełnie prawie nieznana. Naturalnie nie mówię tu o szlakach samochodowych, jak Kraków-Zakopane lub Kraków-Szczawnica-Czorsztyn, te drogi prawdopodobnie wszyscy zapaleni automobiliści przemierzają rok rocznie. Ale Małopolska wschodnia, pełna zabytków i cudownych krajobrazów górskich, zasługuje bezwzględnie na zwiedzanie.

Jakże trudnem zadaniem, byłoby dać porównanie, jakie są szosy w Małopolsce w przeciwieństwie do innych. Niebo i ziemia! Ale przeważnie ziemia i to mocno wyboista. Najpiękniejsze widoki nie potrafią zmniejszyć przykrości, doznawanych na złej wyboistej szosie.

Można śmiało powiedzieć, że szosy w Małopolsce są w fatalnym stanie. Poza paru głównymi szlakami samochodowymi i to nie zawsze, np. Lwów-Tarnopol, dziura na dziurze — inne są w bardziej złym stanie.

Jeżeli chce się znaleźć przyczynę tego, należy jej szukać w paru rzeczach. Małopolska wschodnia, a w szczególności całe prawie Podkarpacie, rok rocznie jest nawiedzane powodziami w mniejszym lub większym stopniu. W lepszem położeniu jest województwo krakowskie, które niezmiernie rzadko jest narażone na podobne kataklizmy. Powódź taka, niszczy bardzo „sumiennie“ nawierzchnię szosy, zmywają wprost. W tym wypadku, jest rzeczą konieczną budowanie szos na wysokich nasypach, a w każdym razie otaczanie ich przed powodzią, wałami faszyny.

Drugą przyczyną jest to, że zazwyczaj po dokładnem naprawieniu szosy, zaniedbuje się drobne naprawy. Wskutek tego tworzą się często na nowej szosie, małe prawie niewidoczne, ale niezmiernie groźnie dla resorów doły. Taką jest szosa idąca ze Lwowa przez Stryj do Stanisławowa. Do niedawna była to przysłowiowo doskonała szosa, dziś zaś pełna wybojów.

Ważną, też przyczyną złego stanu szos w Małopolsce jest budowanie szos z miekkiego kamienia (piaskowca). Budowa i naprawa szos tym kamieniem, jest poprostu marnowaniem pieniędzy, po paru miesiącach używalności takiej szosy, okute koła wozów czynią w niej głębokie doły i wyrwy.

Gdy wspomina się o budowie szos, nie można pominąć skandalicznej wprost rzeczy. Buduje się lub poprawia szosę! Stawia się barjerę, słup z czerwoną tarczą i napis: szosa zamknięta, objazd np. 6 kilometrów.

Dotąd ślicznie!

Teraz dopiero zaczynają się „rajskie“ przyjemności. Jedzie się. Morze błota, aż po osie. Wyrwy 30-50 cm. Koła buksują, lawiruje się nad rowem. Ani w przód, ani w tył. Wysiąść też nie można. Woła się tedy miłych wieśniaków, którzy już nie pierwszy wóz z tego bagna wyciągają.

Pchają, pchają — wypchneli.

— Ufff!

Daje się im parę złotych, są mocno niezadowoleni i mówią wiele niepochlebnych, rzeczy o podróżnym i jego przodkach.

Czy wszystkich tych przygód nie można uniknąć, przez ułożenie desek, bali drzewa, lub wybranie suchego przejazdu?

Wypadek wyżej opisany nie jest odosobniony. Bynajmniej. Np.: sierpień, największy ruch samochodowy, poprawia się szosę na odcinku Lwów-Janów— dalej Jarosław, Rzeszów, Kraków i przez Radymno jedyna możliwa droga do Przemyśla— jest to jedna z najbardziej uczęszczanych szos. Objazd! Na tym objeździe grzęzły 5-cio-osobowe samochody tak, że trzeba było 8-10 chłopów do wyciągnięcia. Są to bolączki, na które należy jak najprędzej zaradzić.

Na zakończenie, nie mogę przemilczeć jeszcze o jednem, a mianowicie: o mapach.

Istnieją dwie. Jedna wydana przez instytut Kartograficzny „Gea“, druga przez Państw. Dyrekcję Robót Publicznych we Lwowie.

Pierwsza poprostu fatalna. Odległości nie są ściśle podane. Zawiera kardynalne błędy.



Pod Delatynem... Tam, gdzie według mapy Państw. Dyr. Rob. Publ. we Lwowie „istnieje“ szosa — istnieją faktycznie 4 metrowe „dołeczki“.

fot. autora.

Druga zaś podaje szosy, które prawdopodobnie istniały przed wojną, lecz dziś są nie do przebycia.

J. Radzimiński.

PORADNIK AUTOMOBILISTY.

Uszkodzenia magneto.

Zanieczyszczenie szczoteczek węglowych.

Objawy: Zależnie od wielkości defektu mamy przepuszczanie wybuchów w silniku, ewentualnie zupełne zatrzymanie się silnika.

Naprawa: Szczoteczki węglowe należy zdjąć i oczyścić benzyną. Zwykle mamy w magnetach jedną szczoteczkę na napięcie niskie i jedną na napięcie wysokie, licząc na każdy cylinder. Szczoteczka węglowa na napięcie niskie, bywa umieszczona zwykle na tylnej stronie przerywacza (niektóre magneta tej szczoteczki nie mają). Węgielek wysokiego napiecia ma połączenie z kabelkiem, prowadzącym do świecy. Połączenie to uskutecznia się przy pomocy rozdzielacza z kontaktami, do którego są połączone kabelki. Prowadzenie węgielków oraz kontakty należy również oczyścić benzyną. Przy tej okazji należy obejrzeć i sprawdzić sprężynki.

Słabe sprężyny szczoteczek magneta.

Objawy: Silnik przepuszcza wybuchy (suwy pracy).

Naprawa: Sprężyny mogą być za słabe, wówczas nie da się je naprawić. Jako pierwszy zabieg, należy zawsze oczyścić prowadzenie sprężyny. Niekiedy zanieczyszczenie bywa powodem nieprawidłowego działania sprężyny i wówczas prosty ten zabieg wystarcza.

Słaba sprężyna przerywacza.

Objawy: Przerwy w pracy na wysokich obrotach.

Naprawa: Sprężynka ta jest zwykle bardzo mała i słaba. Po dłuższej jeździe zaleca się sprężynkę tą zamienić na nową. Bieg motoru przytem zwykle znacznie polępszy się. Najczęściej sprężyna ta ma kształt długiej i płaskiej sprężyny zegarowej. Należy zwrócić uwagę na pracę przerywacza po dociągnięciu śruby przytrzmującej.

Magneto zostało rozmagnesowane.

Objawy: Najłatwiej poznać ten defekt, wyczuwając ręką osłabienie oporu, jaki stawia zwykle magneto przy obracaniu kotwicy, po wyłączeniu napędu magneta. Opór ten spada w miarę, jak spada namagnesowanie (pole magnetyczne) magnesów. Jednakże nowicjusz, który nie zna oporu charakterystycznego dla swego magneta, nie potrafi skonstatować w ten sposób powyższego uszkodzenia. Lepiej więc będzie, gdy sprawdzi on, czy magneto jest nieczynne z powodu jakiegoś innego uszkodzenia.

Naprawa: Najlepiej jest odesłać magneto, do odpowiedniej firmy, celem należytego namagnetowania magnesów.

Uszkodzenie izolacji rozdzielacza.

Objawy: Uszkodzenie objawia się w przerwach w pracy, ewentualnie w tem, że jeden lub parę cylindrów, a czasem i cały silnik odmawia w pracy.

Naprawa: Izolacja może przewodzić prąd dzięki zwilgotnieniu, ewentualnie zabrudzeniu. Należy ją wówczas wysuszyć lub wyczyścić. Przedewszystkiem należy oczyścić szczoteczki węglowe ich prowadzenia (tulejki) sprężynki. Gdy izolacja jest pęknięta, trzeba zamienić ją nową. Niekiedy znalezienie szczelinki pękniętej izolacji, gołem okiem jest bardzo trudne.

Uszkodzenie wyłącznika magneta.

Objawy: Objawy tego uszkodzenia są bardzo różnorodne. Wahają się one, od nieznacznej straty mocy silnika do zupełnego zatrzymania się motoru. Wyłącznie magneto na motocyklach nie należy do przyrządów niezbędnych, ponieważ możemy zatrzymać silnik, zamykając dopływ mieszanki.

Naprawa: Wyłączamy kabelek wyłącznika magneta, i silnik idzie sprawnie.

Magneto ma zwarcie w obwodzie wysokiego napięcia.

Gdy zwarcie jest częściowe, silnik daje przerwy w pracy cylindrów. Gdy zwarcie jest całkowite, silnik zatrzymuje się zupełnie. Wypadek ten jest bardzo wielki, należy więc przedewszystkiem sprawdzić, czy przyczyna uszkodzenia nie kryje się gdzieindziej. O ile nie znajdziemy, żadnej innej przyczyny uszkodzenia, to sprawdzamy napięcie przy obracaniu kotwicy magneta ręką, przy pomocy woltomierza załączonego pomiędzy środkową śrubą przerywacza i masą. O ile napięcia nie otrzymamy, uszkodzenie jest w obwodzie niskiego napięcia. Gdy napięcie otrzymamy, lecz iskra dawana przez wysokie napięcie jest słaba, uszkodzenia należy szukać wewnątrz magneta w obwodzie wysokiego napięcia.

Naprawa: Najlepiej wszelkie naprawy magneta, wykonywać w fabryce lub w dobrem warsztacie specjalnym.

PROBLEM RACJONALNEGO OŚWIETLENIA.

Oto mamy już dobrze zaawansowaną jesień, a z nią coraz krótsze dni, które zmuszają automobilistów i motocyklistów do coraz wcześniejszego zapalania latarń.

W związku z tem, bardzo aktualna staje się sprawa zracjonalizowania oświetlenia samochodowego, ponieważ dotychczasowe niewłaściwe t. zn. zbyt silne i źle skierowane światło latarń samochodowych i nawet latarek rowerowych stanowi poważne niebezpieczeństwo dla kierowców jadących w przeciwnym kierunku.

Wiadomą jest rzeczą, że prowadzenie samochodu wieczorem, przedstawia wiele więcej trudności, niż ta sama czynność wykonywana w dzień; jeśli do tego dodamy, że kierowca może zostać niespodziewanie oślepiony światłem pędzącego na spotkanie wozu, to przyznać musimy, że w takim wypadku nic łatwiejszego, jak spowodowanie katastrofy groźnej w skutkach.

Ze zbliżeniem się sezonu zimowego, zauważamy rok rocznie na wystawach sklepów samochodowych szumne reklamy o specjalnych urządzeniach oświetleniowych i wynalazkach mających zapobiec oślepianiu.

Te wszystkie konstrukcje, są zazwyczaj bardzo skomplikowane i w praktyce okazują się zupełnie bezwartościowe.

Kres bezowocnym próbom nieudanych wynalazków w tym kierunku, położyła uchwała kongresu międzynarodowej komisji oświetlenia z września 1927 r. Stwierdzono, że rozwiązania należy szukać w t. zw. systemie podwójnym: pełne i daleko sięgające światło przy oświetlaniu drogi (oświetlenie normalne), które może być skierowane nisko przy wymijaniu pojazdów lub przechodniów.

Ten problem postarano się rozwiazać mechanicznie, przez zastosowanie ruchomych podstaw w latarniach samochodowych lub ruchomych latarń na nieruchomej podstawie.

Metody powyższe pociągały jednak za sobą stosowanie drogiej, niepraktycznej i ciężkiej konstrukcji metalowej.

Ostatnio uzyskano doskonałe wyniki, dzięki zastosowaniu zniżania światła sposobem elektrycznym, mianowicie skonstruowano żarówkę o dwuch światłach, które przy pomocy odpowiedniego przełącznika można kolejno wyłączać lub włączać.

W ten sposób mamy dwie żarówki w jednej: 1-sza o źródle światła umieszczonem w ognisku lustra reflektora samochodowego, która daje normalny, długi i silny stop światła reflektorowego i 2-ga o źródle umieszczonem na osi reflektora lecz nieco dalej od ogniska.

W wypadku pierwszym wykorzystana jest całkowita powierzchownia reflektora, w 2-gim natomiast, gdy źródło światła jest nieco odsunięte w kierunku zewnętrznym i osłonięte, specjalną kapą. Kapa umieszczona jest w taki sposób, że zasłania drugie źródło światła całkowicie od dolnej powierzchni reflektora, która skierowuje światło ukośnie nie zaś prosto na drogę.

W ten sposób światło, zostaje odbite od lustra reflektorowego wdół w formie szerokiego, bardziej rozproszonego, a więc bardziej łagodnego snopu świetlnego, który nie grozi już niebezpieczeństwem oślepienia wymijanych automobilistów i przechodniów.

Urządzenie to pomimo swej doskonałości technicznej, odznacza się prostotą i niezwykłą taniością, co jest czynnikiem decydującym, zwłaszcza jeśli chodzi o względy praktyczne.

Stosowanie tego systemu zostało zalecone przez czynniki decydujące, które czuwają nad bezpieczeństwem ruchu, zarówno w Europie jak i w Stanach Zjednoczonych Ameryki.

Statystyki wykazały, że fabryki samochodów w 89 proc. przeszły już na ten system, stosując z powodzeniem lampy Philips — „Duplo“, których konstrukcja jest właśnie oparta na tej zasadzie i które wykonane są specjalnie starannie. Oczywiście lampy te dają się z łatwością zastosować i do starych samochodów, zaopatrzonych w dotychczasowy mniej doskonały system oświetleniowy.

INFORMACJE PRAWNE.

Panu S. R. — prenumeratorowi w Lublinie.

Stan faktyczny:

W 1927 roku oddał Pan samochód do remontu; właściciel warsztatu samowolnie używał pojazdu, po za warsztatami i na mieście, spowodował wypadek. Co do sprawy karnej, wszczętej z urzędu przez policję, wiadomo, że sprawca wypadku został wogóle skazany i że kara darowana mu zastała z mocy amnestji. — Obecnie poszkodowany pozywa Pana i sprawcę do odpowiedzialności cywilnej solidarnie z racji jakoby stosunku służbowego, chlebodawcy do szofera.

Odpowiedź:

Opierając się na powyżej udzielonych nam faktach, na zapytanie jak Pan ma się bronić, wyjaśniamy,

1) Trzeba zajrzeć do akt sprawy karnej. Prawdopodobnie sprawca skazany został z art. 474 Kodeksu Karnego (nieostrożne spowodowanie uszkodzenia ciała); czy nie było wówczas zgłoszone powództwo cywilne i jak zostało załatwione? Dalej, czy w protokule przewodu sądowego niema utrwalonego przyznania sprawcy lub zeznań świadków o tem, że samochód był użytkowany bez zgody, czy też w tajemnicy przed właścicielem pojazdu. Takie dane możnaby wykorzystać w dzisiejszym procesie cywilnym o odszkodowanie.

2) Jeśliby sprawa karna nie zawierała tych momentów to trzeba je udowodnić dokumentami i świadkami przed Sądem Cywilnym. Z dokumentów mamy na myśli jakikolwiek kwit z opłaconej przez Pana należności za remont lub zwykłe potwierdzenie przyjęcia samochodu do naprawy i t. d. Świadkami mogliby tu być ludzie, obecni przy oddawaniu do remontu, lub majster warsztatów, dozorujący zamówioną reparację. Nadto dla obalenia twierdzeń poszkodowanego co do rzekomej zależności służbowej pomiędzy Panem, a sprawcą wypadku można wydostać już teraz, lub potem, z upoważnienia Sądu, zaświadczenie od władz skarbowych, że sprawca w owym czasie wykupywał świadectwo przemysłowe na prowadzenie warsztatów samochodowych (ewent. z Rejestru Handlowego, jeśli miał firmę rejestrowaną): zresztą domownicy, czy ówczesny Pański kierowca, również mogliby poprzec ten brak jakiegokolwiek stosunku służbowego. Po udowodnieniu tego, odpadnie wszelka odpowiedzialność cywilna Pana, a tembardziej solidarna ze sprawcą wypadku.

Rzecz oczywista, że na szpaltach naszego pisma, możemy Panu zalecić tylko szkicowy plan postępowania. Wobec dość pokaźnej sumy, uważamy za wskazane, aby Pan sobie zapewnił pomoc prawną w tym procesie, zawczasu, przed terminem rozprawy. *K. W.*

W odpowiedzi Modelistom.

Modeliści!

W odpowiedzi na Wasze liczne listy, dziękując zarazem za współpracę i zainteresowanie, powiadamiamy, że w najbliższym numerze „Autolotu" ogłosimy KONKURS MODELARSTWA LOTNICZEGO.

Redakcja Kącika Modelarskiego.

WAŻNY LOTNICZY WYNALAZEK FRANCUSKI.

We Francji odbywają się próby z wynalazkiem, mogącym mieć wielkie znaczenie dla rozwoju lotnictwa.

Chodzi mianowicie o umożliwienie aeroplanom dokładnego kierunku, nawet w nocy i podczas mgły, z pewnością o wiele większą, niż ta, jaką może dać najlepsza busola.

Mianowicie w kierunku najważniejszych linji lotniczych, mianoby położyć kabel elektryczny, z którymby w połączeniu, zapomocą fal radjowych, były bardzo delikatne instrumenty na samolocie.

Te instrumenty, wskazywałyby pilotowi czy się znajduje bezpośrednio nad kablem, czy z boku i o ile od niego na prawo, lub lewo, względnie jaki kierunek ma nadać swemu lotowi.

O doniosłości takiego wynalazku, niema nawet co rozprawiać. Ułatwiłby niesłychanie żeglugę powietrzną, zniżyłby liczbę wypadków do małego procentu, dając samolotom, nawet nie zdążającym koniecznie wzdłuż kabla, pewność kierunku, niemal kolei żelaznych.

Łódź ratunkowa dla aeroplanów.

W tych dniach, spuszczona będzie na wodę w stocznі braci Thornycroft, w Hampton nad Tamizą, pierwsza łódź ratunkowa dla aeroplanów.

Łódź ta pełnić ma służbę w porcie Duwru, gdzie, oprócz wielkiego ruchu okrętowego, panuje też znaczny ruch aeroplanów, krążących pomiędzy Anglją a kontynentem europejskim.

Nowa łódź, jest znacznie większa od budowanych dotychczas, mierzy bowiem 68 stóp długości i posiada dwie kajuty dla podróżnych uratowanych. Ponadto, gdy dotychczas budowane motorowe łodzie ratunkowe posiadają po dwa silniki 80-konne i mogą płynąć z szybkością 10 mil morskich na godzinę, nowa łódź zaopatrzona jest w dwa silniki 375-konne, mogące rozwinąć szybkość od 17 do 18 mil morskich na godzinę, co pozwoli znakomicie przyspieszyć akcję ratowniczą przy katastrofach lotniczych na morzu.

Samolot, jakiego jeszcze nie było.

W Ameryce powstał obecnie projekt budowy olbrzymiego samolotu typu „D X." Dorniera. Ma on pomieścić 270 pasażerów i posiadać komfortowe urządzenia.

Budową tego nowego olbrzyma powietrznego, zajął się niemiecki konstruktor samolotów Rohrbach,

Nowy olbrym powietrzny.

W zakładach „Goodyear Zeppelin Company", w m. Akrom, w stanie Ohio, odbyła się w tych dniach uroczystość wbicia przez kontradmirała floty amerykańskiej, Moffeta, złotego nitu w pierwszą obręcz, obejmującą największą średnicę szkieletu nowego olbrzyma powietrznego, „Z. R. S. W.", budowanego dla floty amerykańskiej.

Nowy ten sterowiec, typu zeppelinów niemieckich, ma zawierać 6.500.000 stóp sześciennych gazu, gdy tymczasem skończony niedawno, największy sterowiec angielski „R 101", zawiera go tylko 5.000.000 stóp sześciennych.

Długość nowego sterowca, wynosić będzie 785 stóp, a więc tylko o kilka stóp więcej, niż długość sterowca „Graff Zeppelin", natomiast średnica jego ma być znacznie większa.

Pomysłowa samobójczyni.

Pilot jednego z samolotów, dokonywujących z lotniska Roosevelta, pod Nowym Jorkiem, lotów okrężnych z pasażerami, znalazł się dnia 12 b. m. w strasznej sytuacji.

Do samolotu, którym kierował, wsiadła jedna, jedyna pasażerka, młoda panna, zapłaciwszy 5 dolarów za wycieczkę powietrzną.

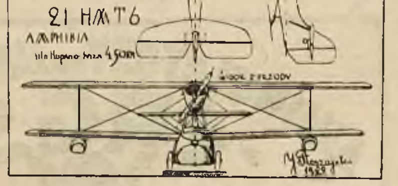
Ponieważ nie było widać innych amatorów lotu, pilot wzbił się w powietrze z tą jedyną swą pasażerką. Gdy wszakże znalazł się nad Valleystream, na wyspie Long Island, jakby tknięty złem przeczuciem, odwrócił się, aby spojrzeć na wiezioną pannę.

Jakże zadrżał, ujrzawszy, że otworzyła drzwiczki kabiny i klęczy, modląc się, nad przepaścią. W jednej chwili zrozumiał, że nieszczęśliwa zamierza popełnić samobójstwo w nowy, a okropny sposób, przez wyskoczenie z aeroplanu. Przeszkodzić jednak temu rozpaczliwemu zamiarowi nie był w możności, gdyż musiał kierować sterami samolotu, osłupiały więc z przerażenia, stał się biernym świadkiem, jak jego pasażerka powstaje z klęczek i rzuca się przez otwarte drzwi kabiny w próżnię. Samolot znajdował się wówczas na wysokości 700 mtr. Oczywiście, o jakimkolwiek ratunku nie mogło być mowy. Ciało samobójczyni, uderzywszy o ziemię, uległo zupełnemu zmiażdżeniu. Jak się okazało ze znalezionego w kabinie samolotu listu, była to 18-letnia Ruth Rockwelt, panna z najlepszych sfer towarzyskich Filadelfji. Samobójstwo popełniła znudzona życiem!

Modelarstwo lotnicze:

SCHRECK 21 HMT 6.

Jest to transportowiec ziemno wodny, używany na linjach francuskich, jako samolot osobowy i pocztowy. Dzięki swojej uniwersalności nadaje się szczególnie na linje, posiadające odcinki tak wodne, jak i lądowe. Powierzchnia nośna, składa się z dwóch płatów. Komorę płatową, tworzą dwie pary stójek, oraz silnik umieszczony na specjalnie wysokiem łożu. Konstrukcja płatowca całkowicie drewniana. Kadłub łodziowy, kryty dyktą. Stateczność na wodzie zapewniają pływaki, znajdujące się na końcach skrzydeł. W części centralnej kadłuba, znajduje się kabina zawierająca miejsca dla czterech pasażerów. Wejście do kabiny uskutecznione jest, przez otwierany fragment sufitu kabiny. Miejsce pilota i mechanika umieszczono na przodzie kadłuba, pod gondolą silnikową. Stery i stateczniki w celu uchronienia od działania wody, umieszczono na znacznej wysokości. Sterowanie sztywne. Lotki na bardzo znacznej części górnego skrzydła, nieskompensowane. Silnik znajduje się w specjalnej gondoli umieszczonej na wysokim krzyżaku, jest to Hispano-Suiza 450 KM, dwunastocylindrowy w W. Przez maskę gondoli wydostaje się dwanaście rur wydechowych w 3 grupach po 4. Czoło gondoli stanowi chłodnica wodna, a dno chłodnica oliwna. Najciekawszy konstrukcyjnie jest przyrząd, umożliwiający złożenie podwozia lądow. i osiadanie na wodę. Podwozie składa się z dwóch goleni w kształcie trójkątów, umieszczonych na zawiasach. Specjalne zamki przytrzymują osie kół. Pilot lewarem z kabiny, w każdej chwili może zamki otworzyć i przy pomocy linek podciągnąć koła pod skrzydła. Amf bie tego typu, lecz innej serji posiada polskie lotnictwo morskie. Niektóre dane Rozp: 15,40 m. Długość: 10,56 m. Wysok: 390.



Wstępne prace przy budowie modelu.

Przed rozpoczęciem budowy modelu, sporządzić sobie musimy dokładny plan samolotu w skali, w jakiej zamierzamy budować. Następnie szykujemy klocek na kadłub o wymiarach kadłuba, maksymalnych na planie, następnie rzutujemy widok boczny na boczną płaszczyznę klocka. Teraz przy pomocy piły, noża, hebla i raszpli usuwamy zbywające drzewo. Na tak otrzymaną bryłę przerysowywujemy rzut pionowy i obrabiamy jak poprzednio. Otrzymujemy kadłub o nieuwzględnionym przekroju. Zwracamy uwagę na widok, kadłuba przedni. Jeśli jest to kadłub o przekroju okrągłym lub owalnym, to ścinamy wszystkie cztery kanty. Jeśli posiada kadłub, zaokrągloną tylko górę to zcinamy dwie krawędzie górne. Mamy więc kształt kadłubu. Teraz dłutkiem półokrągłem drążymy kabiny pilota, obserwatora, ewentualnie pasażerów i kadłub mamy zgruba obrobiony. Na skrzydła szykujemy deseczki, odpowiednich wymiarów, podobnie jak klocek na kadłub. Rysujemy najpierw rzut pionowy i obrabiamy laubzegą. Dość dużo trudności, przedstawia modelowanie profilu skrzydła. Robimy z kartonu dwa szablony: górnej i dolnej wypukłości skrzydła. Heblem zestrugujemy drzewo, przykładając co jakiś czas szablon i badając, aby nie zebrać za dużo. Stateczniki wykonywujemy identycznie.

OBWIESZCZENIE.

Komisarjat Rządu m. st. Warszawy, niniejszem podaje do wiadomości, że przedłużenie na rok 1930 dowodów rejestracyjnych dla pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego (autobusy i taksówki), których termin ważności upływa z dniem 31 grudnia 1929 roku, odbywać się będzie zgodnie z § 25 pkt. 2. Rozporządzenia Min. Rob. Publ. i Min. Spraw Wewn. z dnia 27 stycznia 1928 r. o ruchu pojazdów mechanicznych (Dz. Ust. R. P. Nr. 41 poz. 396), na podstawie wyników badania technicznego.

Dowody rejestracyjne nieprzedłużone do dnia 31 grudnia 1929 r, oraz znaki rejestracyjne będą — na zasadzie § 26 tegoż Rozporządzenia — odebrane od właścicieli pojazdów, a tem samem pojazdy utracą prawo kursowania.

Dlatego komisarjat rządu m. st. Warszawy, wzywa właścicieli autobusów i dorożek samochodowych, aby w celu uniknięcia skutków nieprzedłużenia dowodow rejestracyjnych, przedstawili swoje pojazdy do badania technicznego zawczasu, nieodkładając na ostatni termin, dla uniknięcia natłoku w ostatnich dniach grudnia, zaznaczając jednocześnie, że termin przedłużania dowodów rejestracyjnych, jako ustanowiony przez Rozporządzenie Ministerjalne, żadnym odroczeniom ulec nie może, wszystkie zaś samochody, kursujące po dniu 31 grudnia 1929 r. z nieprzedłużonemi dowodami rejestracyjnemi, będą zatrzymywane i właściciele tych pojazdów, będą pociągani do odpowiedzialności karno-administracyjnej, niezależnie od unieważnienia dowodów rejestracyjnych.

Wreszcie, dla informacji, zaznacza się, że opłata za badanie ponowne autobusów i dorożek samochodowych, w związku z przedłużeniem dowodów rejestracyjnych, wynosi 30 proc. normalnycd stawek rejestracyjnych, (w myśl pkt-u 2-go § 104 powołanego Rozporządzenia), a więc zł. 4,80 od każdych 100 kgl. wagi dorożki samochodowej i po zł. 2,40 — autobusu; opłaty należy wnieść do kasy Komisarjatu Rządu m. st. Warszawy ul. Senatorska 16, w godz. od 9-ej do 13 min. 39.

ZGŁASZAJCIE SIĘ do konkursu modelarstwa lotniczego w Autolocie.

ODDZIAŁY I EKSPOZYTURY Tygodnika „AUTOLOT" w Polsce: DĄBROWA GÓRNICZA—Wieczorek Stefan, 3-go Maja 21. GDYNIA — Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Pocztowy I. LWÓW — „Nowa Reklama", Batorego 26, tel. 9-24. LUBLIN — Sawicki „Lech", Bernadyńska 9, tel. 80. POZNAŃ—„Ruch", Ratajczaka 36, tel. 20-81. PŁOCK—Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Poczt. I. RÓWNE — Chmielnicki, Obwodowa 84. STANISŁAWÓW — Brawerman & Geller, Sobieskiego 11.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, 10 groszy za wyraz.

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. · Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ QRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „RAPIDE" Grzybowska 49 tel. 416-81. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. z o. o.